

Asia: VN/18156/2024

## **Lausuntopyyntö: hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos kiittävät Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua asiassa. Tämä lausunto on organisaatioiden yhteinen. Annamme seuraavassa kommentteja pykälittäin.

Raideliikennelaki, ehdotettu 157 § Rataverkon haltijan vastuu

Pidämme ehdotettua lisäystä kyberturvallisuusriskien huomioimisesta kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan riskienhallinnassa kannatettavana. Se on linjassa viranomaisen tähänastisen suositusluonteisen ohjauksen sekä toiminnanharjoittajien nykyisen tosiasiallisen toiminnan kanssa. On myös järkevää, että kaupunkiraideliikenteen sääntely tältä osin on yhtenevää rautatieliikenteen sääntelyn kanssa.

Raideliikennelaki, ehdotettu 164 § Vuosimaksu

Pidämme esitettyä muutosta pykälän sisältöä selkiyttävänä.

Raideliikennelaki, ehdotettu 164 a § Kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelu ja rakentaminen

Pidämme yleisesti ottaen hyvänä ja kannatettavana kehityksenä, että uusien kaupunkiraideliikennehankkeiden turvallisuuteen vaikuttavia suunnitteluratkaisuja ja riskienhallintaa edellytettäisiin jatkossa käsiteltävän myös Traficomin kanssa jo mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Niin ikään on tarkoituksenmukaista ja tarpeellista, että Traficom antaisi tarkemman määräyksen kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja sen liitteenä toimitettavasta suunnitelmasta ja turvallisuusvaikutusten arvioinnista.

Esitetystä uudesta pykälästä 164 a § tai sen perusteluista ei kuitenkaan tällä hetkellä riittävällä tarkkuudella selviä, millaiset hankkeet tulisivat ilmoitusmenettelyn piiriin ja mitkä rajautuisivat sen ulkopuolelle. Myöskään toimitettavien suunnitelmien tarkkuustaso ei riittävästi ilmene pykälän muotoilusta. Näkemyksemme mukaan näitä olisi hyvä selkiyttää paitsi Traficomin antamassa tarkemmassa määräyksessä, osittain myös jo lain tasolla.

E erityisen keskeistä olisi määritellä tarkemmin, milloin on kyse ”alueesta, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa”. Tarkoitetaanko alueella esimerkiksi kokonaan uutta kaupunkiseutua tai kaupunkia vai tulisiko ilmoitusvelvollisuus kyseeseen myös esimerkiksi olemassa olevan raitiorataverkon laajentuessa uuteen kaupunginosaan? Entä onko sillä merkitystä, onko rakennettava rata toiminnallisesti yhteydessä jo olemassa olevan raitiorataverkkoon tai että millä maantieteellisellä etäisyydellä erillinen uusi rataverkko sijaitsee aiempaan olemassa olevaan rataverkkoon nähden?

Olennaista olisi myös määritellä selkeästi, minkä tasoisten suunnitelmien lausuttavaksi toimittamista tavoitellaan. Tämä ei tällä hetkellä riittävästi ilmene pykälän muotoilusta. Onko tavoitteena, että Traficomille toimitettaisiin yleissuunnitelmatasoiset suunnitelmat, ja tehdäänkö liitteeksi edellytetty turvallisuusvaikutusten arviointi yleissuunnitelman suunnittelutarkkuuden pohjalta? Toisaalta pykälän perusteluissa viitataan myös esimerkiksi liikenteen ohjaamisen ratkaisuihin, joita ratkotaan yleensä yksityiskohtaisemmin vasta katusuunnitelmavaiheessa. Olisiko yleissuunnitelmatasoisten suunnitelmien sijaan kenties tarkoitus edellyttää katusuunnitelmatasoisten suunnitelmien toimittamista lausuttavaksi Traficomille? Tämä olisi suunnitelmien sisältöjen kannalta todennäköisesti tarkoituksenmukaisempaa, mutta toisaalta tällöin kyse ei olisi mahdollisimman aikaisesta päätöksen jälkeisestä toimittamisesta.

Pykälän 2 momentin mukaan suunnitelmasta olisi käytävä ilmi se, kuinka rataverkon haltija on varautunut hankkeen riskeihin suunnittelu-, rakennus- ja käytön aikaisessa vaiheessa. Pidämme turvallisuuden kannalta tavoiteltavana, että tämä ei rajautuisi pelkästään rataverkon haltijan riskienhallintaan, vaan tätä edellytettäisiin kollektiivisesti hankkeen toteuttajilta, mukaan lukien kaupunkien liikenne- ja katusuunnittelusta vastaavat viranomaiset. Raitiotieympäristössä esimerkiksi katusuunnitelmataason ratkaisulla on usein olennainen merkitys konkreettisten liikenneturvallisuusriskien pienentämisessä ja nämä suunnitelmat ovat kokonaisuutena liikenne- ja katusuunnittelusta vastaavien viranomaisten vastuulla, vaikka käytännössä hyvä yhteistyö ja rataverkon haltijan ohjaus ratkaisuihin vahvasti vaikuttavatkin.

Varsinkin pykälän 3 momentissa kuvatun turvallisuusvaikutusten arvioinnin laatiminen edellyttää käytännössä tiivistä yhteistyötä hankkeen toteuttajan ja/tai tulevan rataverkon haltijan sekä kaupungin liikenne- ja katusuunnittelusta vastaavan viranomaisen välillä. Selkeyden vuoksi voitaisiin edellyttää, että mainitut tahot laativat tarkastelun yhteistyössä.

Pykälän 4 momentissa esitetään, että Traficom on olisi kolmen kuukauden kuluessa annettava rataverkon haltijalle lausunto suunnitelmasta. Ehdotamme, että lausunnon antamisen sijasta Traficom osallistuisi lausumiseen varaamallaan resurssimäärällä mieluummin rataverkon haltijan ja kaupungin kanssa tehtävään yhteistyöhön aihepiirin yhteiseksi käsittelemiseksi. Tämä olisi todennäköisesti sekä tehokkaampi että vaikuttavampi työskentelytapa.

Raideliikennelaki, ehdotettu 164 b § Toimenpiteet häiriötilanteissa

Pidämme esitettyä pykälää yleisesti selkeänä ja hyvänä.

Vastaava vaatimus toimenpiteisiin ryhtymisestä olisi kuitenkin järkevää asettaa myös liikenteenharjoittajalle liikennepalvelulaissa, sillä esimerkiksi liikkuvan kaluston vikaantumisesta johtuvassa häiriötilanteessa konkreettiset tilanteen palauttavat toimenpiteet ovat yleensä liikenteenharjoittajan toimia, rataverkon haltijan toimenpiteiden rajoituksessa muun liikenteen ohjaamiseen ja viestintään.

Liikennepalvelulaki, ehdotettu 63 § Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuu

Pidämme ehdotettua lisäystä kyberturvallisuusriskien huomioimisesta kaupunkiraideliikenteen liikenteenharjoittajan riskienhallinnassa kannatettavana. Se on linjassa viranomaisen tähänastisen suositusluonteisen ohjauksen sekä toiminnanharjoittajien nykyisen tosiasiallisen toiminnan kanssa. On myös järkevää, että kaupunkiraideliikenteen sääntely tältä osin on yhtenevää rautatieliikenteen sääntelyn kanssa.

Liikennepalvelulaki, ehdotettu 65 § Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Pidämme kaikkia ehdotettuja lisäyksiä hyvinä ja selkiyttävinä.

Käytännön tasolla tulkitsemme, että nämä vaatimukset ovat jo sisältyneet nykyiseen kaupunkiraideliikennemääräyksellä annettuun sääntelyyn, ja näin ollen ne ovat jo nykyisellään huomioitu turvallisuusjohtamisjärjestelmässämme.

Salovaara Jaakko  
Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy